7_D_13

Exp. 0538

7-D-13

ARMADA ARGENTINA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

SECRETO

Ejemplar Nº ØØ

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº Ø538

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 7-D-13

# OBSERVACIONES AL INFORME FINAL

1983

ARMADA ARGENTINA

Nº 03/84"S"

Letra ESGN, COAC

SECRETO

C.O.A.C.
EXP E. INTERNO Nº 0538

C.O.A.C.
ARCHIVO 7-D-13.

BUENOS AIRES, 27 FEB 1984

OBJETO: S/Elevar Análisis de Combate del conflicto con GRAN BRETAÑA.

AL SEÑOR SUB-JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

En cumplimiento de lo ordenado por el COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA en Resolución Nº 442/82"S" de fecha 5 de julio de 1982, adjunto elevo la totalidad del trabajo realizado por esta Comisión, con motivo de las acciones llevadas a cabo durante el conflicto con GRAN BRETAÑA.

El presente trabajo es el fruto de 18 meses de labor de los miembros de esta Comisión (cuatro de los cuales, incluído su Presidente, fueron renovados a los cinco meses de iniciada la tarea por razones del Servicio), lapso en el cual se consultó la profusa bibliografía que obra como archivo, así como también la opinión de numeroso personal de la ARMADA (y de otras FUERZAS ARMADAS) que tuvieron gravitante participación en el mencionado conflicto.

Dejo constancia que como es de conocimiento del Sr. Almirante, trabajos de este tipo y en particular cuando los hechos son de naturaleza y trascendencia como lo ha sido el tema de análisis, el conflicto con GRAN BRETAÑA, su resultado es en definitiva "una opinión" elaborada según el juicio y criterio de sus autores. Por ello la recurrencia y sucesivos análisis permitirán formular otras opiniones, algunas de las cuales he requerido a los propios integrantes del grupo y en su totalidad se agregan en el ejemplar 00, que se reserva.

Teniendo en cuenta que la atención a cada discrepancia que aparezca demoraría el trabajo infinitamente y también que las mismas son valiosas, por lo que merecen ser atendidas, es que he decidido su inserción como agregado de ese ejemplar con la intención de acumular en él, todos los antecedentes y opiniones posibles tendiendo a reunir la mayor cantidad de elementos de juicio para futuros analistas.

El detalle de la composición del informe final que se eleva está volcado en el Anexo I al presente.

Dejo constancia que un ejemplar de la Fase II y un juego de la Fase III fueron elevados en su oportunidad por Oficio ESGN,COAC Nros. 21/83"S" y 43/83"S" respectivamente, como así también un juego de la Fase III al Sr. COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES por Expediente SGEM,3TO Nº 118"S"/83 (NI: ESGN,COAC Nº 47"S"/83.-

MIGUEL ANGEL GRONDONA
CAPITAN DE NAVIO
A CARGO DE LA PRESIDENCIA

AGREGADOS: Detallados en ANEXO I.-

INTERVENCION: Plana Mayor COAC.-

ESCOPIA

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
Comisión de Análisis de Acciones de Combate

JORGE MARCELO DEL ECLUZE
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nro. 2

Nº S/N

Letra S/L

# MEMORANDO

| Para información de | Producido por |
|---|---|
| SEÑOR CAPITAN DE NAVIO D. MIGUEL ANGEL GRONDONA. | CAPITAN DE NAVIO D. GUILLERMO JOSE MONTENEGRO. |

De acuerdo con lo dispuesto en memorando ESGN,COAC Nº 19/83 informo que existe una diferencia de criterio en la evaluación de las acciones en GRYTVIKEN por parte del Grupo de Trabajo de INFANTERIA DE MARINA y en LEITH por parte del Grupo de Trabajo NAVAL.

Las conclusiones en discrepancia están asentadas en los siguientes documentos:

a-CONCLUSIONES FASE III - Componente Naval(Fojas 185 - pie de página)

b-COMPENDIO DE CONCLUSIONES - Componente Naval (Fojas 98 item 8.3)

c-CONCLUSIONES FASE III - Componente IM (Fojas 107 items 4.)y 5.)

d-COMPENDIO DE CONCLUSIONES - Componente IM (Fojas 36 items 11. y 12.)

Dejo constancia que los documentos a. y c. fueron oportunamente elevados al Señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA(fines de 1983).-

BUENOS AIRES, 25 de enero de 1984.-

GUILLERMO JOSE MONTENEGRO
CAPITAN DE NAVIO

N.N.E: 7530-29-007-0413

Nº S/Nº
Letra S/L

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 3

# MEMORANDO

| Para información de | Producido por |
|---|---|
| SEÑOR PRESIDENTE A CARGO DE LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE. | CAPITAN DE FRAGATA Dn. CESAR AUGUSTO PELLEGRI. |

En cumplimiento a lo ordenado por memorando ESGN,COAC Nº 19/83, informo:

a) No existen discrepancias con respecto al informe del COMPONENTE AVIACION NAVAL.

b) En cuanto al informe del COMPONENTE INFANTERIA DE MARINA, aprecio una diferencia de criterio entre la evaluación de las acciones en GRYTVIKEN realizada por el Grupo de Trabajo de INFANTERIA DE MARINA y la evaluación de las acciones en LEITH llevada a cabo por el Grupo de Trabajo NAVAL.
Si bien dichas acciones (GRYTVIKEN y LEITH) no pueden ser consideradas iguales en términos generales (existen marcadas diferencias), de todas maneras guardan ciertas similitudes en algunos aspectos, que desde mi modesto punto de vista llevarían a la conclusión de que o el Grupo de Trabajo de INFANTERIA DE MARINA ha sido muy indulgente (caso GRYTVIKEN) o el Grupo de Trabajo NAVAL ha sido muy exigente (caso LEITH).
Lo mencionado precedentemente fué manifestado por el suscripto al Señor Capitán de Navío D. Miguel Angel GRONDONA en oportunidad de exponer la FASE III el Grupo de Trabajo de INFANTERIA DE MARINA, como así también a los miembros del Grupo NAVAL (Capitanes de Navío D. Teodoro Rosauro SABBINO y D. Guillermo José MONTENEGRO), quienes concordaron con el suscripto.
La probable diferencia de criterio se encontraría volcada en los siguientes documentos:

1) CONCLUSIONES - FASE III - COMPONENTE NAVAL - (Foja 185 - última conclusión).

2) CONCLUSIONES - FASE III - COMPONENTE INFANTERIA DE MARINA - (Foja 107; items 4) y 5)).

3) COMPENDIO DE CONCLUSIONES - COMPONENTE NAVAL - (Foja 98, item 8.3).

4) COMPENDIO DE CONCLUSIONES - COMPONENTE INFANTERIA DE MARINA - (Foja 36, items 11) y 12)).

c) Finalmente considero debe señalarse en la elevación del trabajo general, la diferencia de criterios sustentada en el trabajo realizado por el COMPONENTE NAVAL (tratar sólo los hechos erróneos o reñidos con la Doctrina, sin mencionar los hechos llevados a cabo correctamente, de acuerdo a la Doctrina) con respecto al trabajo llevado a cabo por los otros dos COMPONENTES (AVIACION NAVAL e INFANTERIA DE MARINA), quienes además de tratar los hechos reñidos con la Doctrina, también mencionan los llevados a cabo correctamente, de acuerdo a ésta.

Nº .....

Letra .....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 4

# MEMORANDO

| Para información de | Producido por |
|---|---|
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |

.../// 2

Debe señalarse esto a fin de evitar caer en el concepto erróneo de que el COMPONENTE NAVAL no efectuó hechos acertados, de acuerdo con la Doctrina vigente.-

BUENOS AIRES, 27 de enero de 1984.-

CESAR AUGUSTO PELLEGRI
CAPITAN DE FRAGATA

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 5

Nº S/Nº
Letra S/L

# MEMORANDO

| Para información de | Producido por |
|---|---|
| SEÑOR CAPITAN DE NAVIO Dn. MIGUEL ANGEL GRONDONA | CAPITAN DE FRAGATA NORBERTO H. DAZZI. |

Habiendo efectuado la revisión de los informes producidos según lo ordenado, he considerado conveniente incluir el orden de Batalla de los medios aéreos enemigos conforme a las citas extranjeras publicadas, en la orejeta N° 5 "RASGOS SALIENTES DEL ACCIONAR ENEMIGO" del Tomo Generalidades del Informe Final de esta Comisión. (Foja 57 y subsiguientes).

Asimismo se han efectuado correcciones en las cantidades citadas en dicha orejeta por considerarlas erróneas.

Con respecto al resto del trabajo producido no se han encontrado discrepancias dignas de señalar.

BUENOS AIRES, 31 de enero de 1984.

NORBERTO HORACIO DAZZI
CAPITAN DE FRAGATA

N.N.E: 7530-29-007-0413

Nº S/N FOLIO 6

Letra S/L

# M E M O R A N D O

| Para información de | Producido por |
|---|---|
| SEÑOR PRESIDENTE A CARGO DE LA COAC. | CAPITAN DE FRAGATA D. Ronaldo Esteban HENSHAW. |

Conforme a lo ordenado por memorando ESGN,COAC Nº 19/83, adjunto elevo las observaciones que me merece el Informe producido por esta Comisión.

Opino que dichas observaciones pueden agruparse en dos tipos:

1- Diferencias de Opinión

Serían las referidas a los análisis del equipo superficie. A mi juicio son inevitables en tareas como las que encaró esta Comisión.

2- Diferencias en la información vertida

Corresponden a las observaciones relacionadas en el Informe de I.M. Entiendo que deben ser resueltas a fin de no restarle credibilidad al trabajo.

AGREGADOS: Nº 1 - Observaciones a la Fase IV - Naval.
Nº 2 - Observaciones a la Fase IV - Infantería de Marina.

BUENOS AIRES, 24 de enero de 1984.

RONALDO ESTEBAN HENSHAW
CAPITAN DE FRAGATA

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 7

AGREGADO Nº 1

OBSERVACIONES A LA FASE IV NAVAL

1- A fojas 1 existe un párrafo que dice:

"Por primera vez, también desde la Segunda Guerra Mundial, la amenaza a Fuerzas Navales de ataque de aviones basados en tierra se vió tan eficazmente implementada"

En cuanto a este párrafo se formulan las siguientes consideraciones:

1.1.-La amenaza materializada por el sistema SUE-AM-39 resultó indudablemente eficaz.

1.2.-Con respecto al accionar de los aviones que atacaron con bombas, cohetes y /o cañones, cabe tener en cuenta los siguientes datos, no exactos pero sí razonablemente precisos:

1.2.1.-El enemigo destruyó un total de 90 (55,2%) de las 163 aeronaves propias empeñadas, a un costo de 5 buques hundidos - (No se tienen en cuenta los 2 buques hundidos por el SUE.)

1.2.2.-29 de las 59 aeronaves de ataque propias que actuaron fueron abatidas (49,2%).

1.2.3.-El porcentaje total (ARA + FAA) de pérdidas por salida experimentada por nuestros aviones de ataque ascendió a, aproximadamente, el 15,2 %.

1.3.-Por lo tanto, a pesar de que la valoración de los datos mencionados constituye un tema debatible, se duda de que la Acción de los aviones de ataque convencionales pueda ser calificada como eficaz, entendiéndose como eficaz una comparación favorable entre daños causados y pérdidas sufridas.

1.4.-No obstante, se opina que aunque no muy eficaz, la aviación de ataque ejerció una marcada influencia sobre el desarrollo de las acciones.

1.5.-Sugerencia: Cambiar el párrafo para que quede "...a Fuerzas Navales de ataque, de aviones basadas en tierra, ejerció tanta influencia sobre el desarrollo del conflicto".

2- Fojas 14, 3er párrafo - Se concuerda con el concepto expresado - No obstante, cabe aclarar que existen indicios que señalan que el enemigo habría sobrevaluado la eficacia del sistema LINX - SEA SKUA:

////...2

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO 8

-Hundimiento del SOMELLERA.
-Ataques a otros buques, que se habrían tratado del RIO CARCARAÑA, que previamente había sido sometido a un intenso bombardeo naval tal como comprobó el CC PHILIPPI.

3- Foja 210.

Se vierte una conclusión que dice: "Se aprecia que el Comandante del Teatro por un lado sobrevaloró la eficacia submarina del oponente en el teatro en su totalidad..."

Sobre el particular se estima conveniente formular las siguientes reflexiones:

-Se considera difícil determinar cuantos submarinos enemigos intervinieron realmente en el Conflicto - La mayor parte de las versiones periodísticas extranjeras señala que fueron 5 SSN y 1 Clase Oberon.
-Solo se puede especular sobre la o las formas en que fueron empleados dichos medios submarinos.
-La naturaleza de esta información conduce a que pueda ser usada con fines de engaño.

En síntesis, se aprecia que resulta muy difícil medir, con un razonable grado de exactitud, la verdadera dimensión que alcanzó la amenaza submarina enemiga durante el conflicto - Consecuentemente, resulta igualmente difícil determinar o afirmar que la misma fue sobrevaluada.

Sugerencia: Cambiar los términos de la Conclusión para que quede: "Aún aceptando que el criterio es debatible, esta Comisión tiende a apreciar que el Comandante del TOAS por un lado habría sobrevalorado la eficacia submarina...."

RONALDO ESTEBAN HENSHAW
CAPITAN DE FRAGATA

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 9

AGREGADO Nº 2

OBSERVACIONES A LA FASE IV I.M

1- En la cronología particular de I.M., a partir de fojas 5, se mencionan los siguientes derribos de aviones enemigos que no concuerdan con lo investigado por Aviación Naval:

1.1.- 010825 MAY - Probable derribo de 3 aviones enemigos.

1.2.- 041330 MAY - Dos SEA HARRIER derribados por AA propia en DARWIN - Un Piloto tomado prisionero - En realidad se derribó a un solo avión y el Piloto resultó muerto.

1.3.- 221428 MAY - Probable derribo de un SEA HARRIER en DARWIN.

1.4.- 07 JUN - Se dá como confirmado el derribo de un SEA HARRIER por parte de la Cía. M del BIM5 - En el informe de Aviación Naval se lo considera probable.

2- A fojas 56 se indica en el punto 4) que el Eno perdió 34 aeronaves - Esto no concuerda con lo investigado por Aviación Naval que resultó en 36 confirmadas más 5 probables.

3- A partir de fojas 58, el equipo de I.M. incluye un Anexo A, Cronología Interna, que no está precedida por ningún tipo de introducción.
Durante la lectura del mismo se encontraron afirmaciones que no concuerdan con lo concluído por el equipo de Aviación Naval y, además, versiones inglesas, colocadas entre comillas, no compartidas por esta Comisión - Parte de estas informaciones del eno son luego aclaradas en el Anexo I que recién comienza en la foja 79.
Se sugiere:

3.1.- Agregar una Introducción al comienzo del Anexo A aclarando que las versiones inglesas que se transcriben entre comillas son luego corregidas en el Anexo I.

3.2.- Corregir la siguiente información del Anexo A que no está expresada entre comillas:
02 MAY - ".... y HMS "GLASGOW" - Dos aviones resultaron destruídos por misiles SEA WOLF procedentes del HMS "BRILLIAWT" y un tercero se...".
Los aviones que atacaron fueron cuatro.
El 4º fué derribado por AA propia sobre DARWIN al regresar.

3.3.- Se aprecia que cuando a fojas 68 se describe el ataque al ATLANTIC CONVEYOR la reproducción de la versión británica empieza en : Una hora antes ....-
Por ende las comillas deben colocarse en esa posición, y cerrarse trás la palabra incendió.

///...2

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 16

3.4.- A fojas 70, ataque al supuesto INVINCIBLE, las comillas están abiertas a partir de una cierta.....
Luego se cierran trás EXOCET", pero la información que sigue también proviene del Eno.- Consecuentemente, las comillas de cierre deben colocarse trás la palabra pulgadas.

3.5.- Anexo I, fojas 79.
De las investigaciones practicadas por Aviación Naval se desprende que el 1º de mayo, ningún SEA HARRIER enemigo habría sido abatido. Entre las personas que sostenían dicha opinión se hallaba el Sr CF GIMENEZ, integrante del equipo de I.M.- No se descarta que convenga dejar asentado el derribo por razones de conducción, pero de adoptarse esta tesitura habría que corregir la planilla de aviones enemigos abatidos confeccionada por Aviación Naval.

3.6.- Para que la aclaración referida al ataque al ATLANTIC CONVEYOR resulte coherente con el análisis de Aviación Naval habría que corregir la nota para que quede:
"NOTA: No se puede descartar que el enemigo haya tenido conocimiento de algunos de los despegues de SUPER ETENDARD desde Río GRANDE. No obstante se considera poco probable que la fuerza enemiga haya podido implementar medidas antimisil realmente efectivas por cuanto careció del tiempo de preaviso necesario acerca de la dirección del ataque".

3.7.- Por la misma razón señalada en el punto anterior, habría que corregir la NOTA de fojas 80 para que quede: "....fuentes, se estima que el portaaviones "INVINCIBLE" puede haber recibido el impacto del EXOCET".

4.- El último párrafo de fojas 85 dice que la falta de inteligencia no permitió apreciar si el desembarco de San Carlos se trataba de la operación principal, dado que:

4.1.-aún existían importantes efectivos enemigos embarcados.....-

4.2.-.... y se esperaban que llegaran otros de gran magnitud en los proximos días.

Se aprecia que la redacción de este párrafo resulta algo confuso debido a:

-Se presume que los efectivos de gran magnitud cuya llegada se esperaba, punto 4.2., era la 5ta Brigada de Infantería. Conforme a la cronología del Anexo A, esta Brigada, el 21 de mayo, se hallaba en tránsito a Georgias, zarpó de SOUTHAMPTON el 12 de mayo y llego a Georgias el 29 de mayo.

///.....3

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 11

-En consecuencia, y también según el Anexo A, no existían otros importantes efectivos embarcados al producirse el desembarco del 21 de mayo.
-Las dos afirmaciones anteriores no se compadecen con la falta de inteligencia que se esgrime, o por lo menos con cierto tipo de inteligencia.
-Se presume que la referencia que se hace es a la Inteligencia Táctica.
En síntesis, se sugiere modificar la redacción del párrafo.-

RONALDO ESTEBAN HENSHAW
CAPITAN DE FRAGATA

Nº S/N

Letra S/L

# MEMORANDO

| Para información de | Producido por |
|---|---|
| SEÑOR CAPITAN DE NAVIO Dn. MIGUEL ANGEL GRONDONA. | CAPITAN DE FRAGATA Dn. LUIS M. RIBERO PIERA. |

Habiendo efectuado la revisión de los informes producidos según lo ordenado, adjunto elevo las observaciones encontradas.-

BUENOS AIRES, 27 de enero de 1984.-

LUIS M. RIBERO PIERA
CAPITAN DE FRAGATA

N.N.E: 7530-29-007-0413

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 13

OBSERVACIONES A LOS ANALISIS EFECTUADOS

1. FASE III - NAVAL.

1.1 Página 22 a página 26: Se analizan los planes de minado pero no se menciona ni hay conclusiones sobre la ejecución de los campos minados que fué totalmente improvisado y sin los medios adecuados pese a contarse con los mismos. (ver Expe. 480 - Informe del TN GONZALEZ LLANOS).

1.2 Página 183 a 185: Se analizan las acciones en Puerto LEITH, no incluyéndose dentro del mismo el análisis bajo el aspecto logístico, donde hay una conclusión importante.

1.3 Creo conveniente incluir las conclusiones logísticas de la FT-79 en esta fase ya que una de ellas refuerza y avala conclusiones anteriores y conclusiones del componente Naval de esta fase (1ª conclusión de página 129 2do párrafo - FASE III - NAVAL).

2. FASE IV - NAVAL.

2.1 No se incluyen los análisis bajo el aspecto logístico correspondientes a la FT-79 y al TOAS. Creo que hay que incluir los mismos.

2.2 Página 225 a 241: Se analizan las acciones que finalizaron con el hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO". En la página 230 no comparto el criterio expuesto de que el GT 79.3 debería haber estado reforzado por un buque tipo rompehielos, dado que, de acuerdo con el párrafo Ejecución de la Orden de Operaciones, su área de responsabilidad estaba fuera de la zona de hielos.

2.3 En la página 230 se habla de una posible penetración del ENO "desde el Pacífico o bien desde Indico". Me parece errónea la expresión "desde el Indico" dado que el límite occidental de este Océano es el Cabo Agujas en la República Sudafricana. Debería decirse "desde el Este" o "por el Atlántico Sur".

2.4 Em la página 230, donde se habla del Grupo Aeronaval Insular, debería referirse a los Grupos de Tareas de la FT-80 para mayor claridad de cuales eran las tareas que no se podían cumplir. Si las mismas se refieren a exploración antisuperficie habría que expresar que "la Armada no cuenta con unidades aptas para exploración de superficie y antisubmarina considerando los medios en oposición".

(ver pag. 28 y 29 FASE III - Componente Aviación Naval - para el Grupo Aeronaval Insular - Pag 93 FASE II y pag 32 - FASE III para medios de exploración Superficie y Antisuperficie del Componente Aviación Naval).

2.5 Creo que debe analizarse la misión impuesta al CGT 79.3 por GFH 012007, (destacarse por el Sur del Banco BRURDWOOD en aproximación al ENO intentando contacto con sus unidades.... .... para desgastarlas mediante ataque de misiles..... )

...////2

ARMADA ARGENTINA FOLIO No. 14

En la página 233 se menciona que el GT no puso un rumbo como para ingresar a la Zona de Exclusión - pero no hay conclusiones al respecto.

Por otro lado siendo la orden desgastar mediante ataque de misiles, interpreto que el CGT 79.3 debería haberse destacado con los dos DD por las siguientes razones:

1. El C-4 no tiene misiles Superficie-Superficie y la orden era "atacar con misiles".

2. La mayor amenaza para el GT 79.3 era antisubmarina.

3. Destacándose con el C-4 la Velocidad quedaba limitada a 16/18 nudos como máximo contra 25/27 nudos o más que pueden desarrollar los DD si se destacaban solos; disminuyendo así la amenaza, teniendo además más libertad de maniobra.

Por lo tanto creo que el CGT 79.3 debería haberse trasladado a un DD y dejar el C-4 a cargo de su 2° Comandante, para el cumplimiento de la misión impuesta.

2.6 Página 266 a 268: se analizan las operaciones de los buques hospitales. Considero que el análisis es incompleto ya que trata únicamente al A.R.A. "BAHIA PARAISO". El suscripto hizo en su oportunidad un análisis de las operaciones de esta unidad, del A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" y el A.R.A. "PUERTO DESEADO" (los 3 buques hospitales designados) ignorando porqué no fué considerada o discutida.

De acuerdo a lo expresado también resulta incompleta la cronología de los buques hospitales (pag 176 a 187).

3. FASE V - NAVAL

3.1 No se ha analizado nada sobre el destacamento "CORBETA URUGUAY" isla THULE. Creo que por lo menos hay que hacer un resúmen de acaecimientos y mencionar las órdenes emitidas por COATLANSUR y por la JEOP que llegaron a superponerse.

4. OTRAS OBSERVACIONES

4.1 Creo que debe analizarse:

1. La planificación hecha por el Sr. Comandante de la Agrupación Lanchas Rápidas, sobre la imposibilidad de operar en MALVINAS.

2. Los pedidos de medios efectuados por el Sr. CL OTERO en especial los solicitados los días 28/4, 11/5, 13/5 y 29/5 y la desición del Sr. VL LOMBARDO del día 29/5 informando que no destacará más medios a las islas (ver plan esquemático - TAREAS DE LA AGRUPACION ARMADA MALVINAS).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 15



5. TOMO GENERALIDADES

5.1 Página 43 - 2do párrafo - 8vo renglón donde dice: "debido, a juicio de esta Comisión a que el potencial bélico nacional del ENO fué manifiestamente superior al propio"

Esta queda o aparenta quedar como única causa de la derrota. Creo que hay que eliminarlo ( lo que no altera el pensamiento expresado) o agregar otros factores que incidieron en nuestra derrota tales como:

- Una mejor planificación y ejecución de las operaciones.

- Una sobresaliente logística.

- Una mayor profesionalidad en muchos aspectos operativos y en particular en el accionar conjunto.

- Una adecuada Inteligencia.

5.2 Página 74 - No comparto lo indicado respecto a las bombas tipo "BELUGA" ya que las mismas son fundamentalmente antipersonal.

6. FASE III - INFANTERIA DE MARINA

6.1 GRYTVIKEN (pag 72), en el análisis efectuado se indica en el punto c) ABASTECIMIENTOS que se desembarcaron 5 meses de víveres (frescos y secos) del A.R.A. "BAHIA PARAISO". En la pag 95 se indica como conclusión (dificultades del Jefe de Fracción):

"Un nivel mínimo de abastecimientos Clase I, debiendo aprovisionarse de las reservas del ENO"

Creo que esta conclusión no concuerda con los hechos.

LUIS M. RIBERO PIERA
CAPITAN DE FRAGATA

FUERZA DE TAREA 79

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 17

ANALISIS DE LA FASE IV EN EL ASPECTO LOGISTICO

REFERENCIAS

- Informe del Comandante del Teatro de Operaciones Atlantico Sur.
- Informe del Comandante de la Fuerza de Tarea 79.
- Informe de las Unidades integrantes de la Fuerza de Tarea 79.
- Informe del Arsenal Naval Puerto Belgrano.
- Informe del Comandante del Area Naval Austral.
- Análisis de la Fase III en el Aspecto Logístico.
- Análisis del planeamiento bajo el aspecto Logístico de la Fuerza de Tarea 79.
- Análisis de las deficiencias de material producidas, determinación de causas y propuestas de soluciones - de la Dirección General del Material Naval.

1 - Sostén Logístico Operativo.

1.1 - Sostén Logístico Móvil.

Las unidades para el Sostén Logístico Móvil subordinadas a la Fuerza de Tarea 79 fueron, los Buques Tanques A.R.A. "PUNTA MEDANOS" e Y.P.F. "CAMPO DURAN" y "PUERTO ROSALES".

Además sin estar claras sus funciones en los planes de operaciones, el A.R.A. "SAN ANTONIO" y el A.R.A. "IRIZAR", subordinados al Comandante de Operaciones Navales, debían actuar como Buques de Apoyo Logístico y el A.R.A. "BAHIA PARAISO", también subordinado al Comandante del Teatro de Operaciones, con funciones de Buque Hospital.

De estas unidades, el A.R.A. "SAN ANTONIO" recien estuvo disponible en el Area de Operaciones el día 8 de mayo y desde Puerto Deseado apoyó a las unidades de la Fuerza de Tarea 50, sin haber tenido contacto con la Fuerza de Tarea 79. El A.R.A. "IRIZAR" estuvo disponible desde el 29 de abril hasta el 14 de mayo y posteriormente a partir del 7 de junio hasta el fin del conflicto como Buque Hospital.

El A.R.A. "BAHIA PARAISO" participó entre el 4 y el 9 de mayo en el rescate de sobrevivientes del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" y posteriormente no estuvo disponible para la Fuerza de Tarea 79.

.../// 2.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nro. 17

El A.R.A. "PUNTA MEDANOS" quedó fuera de servicio el día 6 de mayo, por averías en máquinas y calderas, no operando en el resto de la campaña, si bien mantuvo su capacidad de entrega de combustible por una banda, atracado al muelle ALMIRANTE STORNI de PUERTO MADRYN.

El día 9 de mayo el Comandante de la Fuerza de Tarea 79 consideró que la maniobra de reabastecimiento en el mar era NO ACEPTABLE por la amenaza submarina y dispuso que las unidades tomaran Puerto Belgrano para reabastecerse y mejorar su alistamiento, en consecuencia también se les ordenó a los Buques Tanques de Y.P.F., permanenciendo el "CAMPO DURAN" entre el 10 y el 18 de mayo, en la Base Naval Puerto Belgrano y el "PUERTO ROSALES" entre el 15 y el 31 de mayo en Puerto Galván y Puerto Belgrano.

Estas dos unidades de Y.P.F. que operaron con la Fuerza de Tarea durante toda la campaña poseían como única capacidad Logística, la de entregar combustibles por una banda.

Por lo analizado puede decirse y así lo expresan los informes de todas las unidades que no existió Sostén Logístico Móvil para apoyo de la Fuerza de Tarea.

Este tema fue desarrollado extensamente en la Acción Recomendada de esta Comisión referente a "ALISTAMIENTO DE LOS MEDIOS NAVALES".

CONCLUSION:

Se aprecia nula la capacidad de la Armada para brindar Sostén Logístico Móvil a sus unidades en operaciones. Esta falta de capacidad implica un serio condicionamiento a la libertad de acción de una Fuerza de Tarea.

Art. 426, 517 inc. e 1-2 y 712 de la publicación RO 1-101 DOCFUARA Nº 1.

Art. 41.313 y 41.314 de la Publicación RG 1-154 "Doctrina Logística".

Principio de la Libertad de Acción - publicación EGN.E. Nº 504 "ESTRATEGIA".

1.2 Bases Navales

No se planificaron ni se desarrollaron Bases Navales Avanzadas que permitieran suplir, en parte, las falencias indicadas anteriormente referentes al Sostén Logístico Móvil, el apoyo logístico quedó concentrado en la Base Naval Puerto Belgrano durante todo el conflicto.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 18

CONCLUSION:

Se estima que la falta de planificación y desarrollo de Bases Navales Avanzadas en el litoral patagónico, agravó las limitaciones logísticas de la Fuerza de Tarea 79, al condicionar a utilizar un solo punto de apoyo, alejado de la zona del conflicto.

Art. 517 inc. c - d, 711 de la public. RO 1-101 DOCFUARA Nº 1.

Art. 41.101 - 41.103 inc. b, 41.305, 41.306, 41.307, 41.310 de la public. RG 1-154 "Doctrina Logística".

## 2 - Personal

### 2.1 Generalidades

El comportamiento del personal embarcado fué correcto y entusiasta. No obstante en momentos demostraron inquietud por falta de acción y el entusiasmo fué decayendo cuando las actividades de la Fuerza de Tarea se transformaron en rutinarias o de aparente intrascendencia.

El personal de las orientaciones Cocineros y Camareros vieron recargadas sus tareas en determinadas condiciones de Preparación para la Acción, en particular cuando la permanencia en estas condiciones eran prolongadas.

Las previsiones para completar las Planillas de Armamento de las unidades en momentos previos a un conflicto, con personal de otros destinos no es apta para satisfacer los requerimientos en las unidades modernas, lográndose únicamente la ilusión numérica de poseer dotaciones completas.

El personal civil embarcado (Cantineros) o las dotaciones de los buques de Y.P.F. debieron haber sido convocadas ya que de esta manera se lo sometía a una situación jurídica integrada en la jurisdicción militar y subordinada, por ende, a la línea de comando del Personal Militar.

El día 14 de mayo ante un requerimiento del BT de Y.P.F. "PUERTO ROSALES" que pidió el desembarco o atención médica a bordo de un tripulante se destacó a la Corbeta A.R.A. "DRUMMOND" que apreció que la dotación del buque presentaba un cuadro angustioso de gran intensidad por lo que se le ordenó tomar Puerto Galván.

### 2.2 Adiestramiento

El nivel de adiestramiento del personal al iniciarse la crisis era muy pobre. Esto obligó a las unidades a desplegarse en el litoral a mediados del mes de abril con el consecuente desgaste del material.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No. 17

Independientemente de lo expuesto, se han determinado deficiencias de conocimientos sobre supervivencia en el mar, abandono, sanidad en combate y primeros auxilios.

Sobre este particular se han elevado las Lecciones Recomendadas referentes a: "Conocimientos de Sanidad en Combate para el Personal Embarcado", "Recomendaciones de Adiestramiento en Situaciones Críticas", "Estudio de Especializaciones del Personal", "Adiestramiento en Armas", "Estudio Orgánica Operativa", "Análisis de Guerra Electrónica del Conflicto Malvinas" y "Equipos y Elementos para Supervivencia en el Mar".

También se han detectado falencias en la preparación del personal militar de apoyo en tierra en las áreas de equipos electrónicos especiales, armamento y control tiro de las Corbetas como así otras áreas donde el grado de preparación no es el deseable especialmente para las nuevas unidades.

Para determinadas tareas existe solo un reducido número de personal que puede por la capacitación adquirida efectuarlas, lo que constituye una seria limitación.

CONCLUSION:

Se aprecia que el personal embarcado, tanto Superior como Subalterno respondió serena y acertadamente en todas las situaciones que le tocó vivir durante el conflicto.

CONCLUSION:

Se aprecia que las Planillas de Armamento de las Unidades Operativas deben mantenerse cubiertas en su totalidad, dada la necesidad de obtener un elevado grado de adiestramiento en conjunto. El completar las planillas en momentos previos a un conflicto no es una solución apta.

CONCLUSION:

Se estima que el personal civil embarcado en unidades pertenecientes a la Fuerza de Tarea (Cantineros, dotaciones de los petroleros de Y.P.F.) debieron ser previamente convocados a efectos de encuadrarlos dentro de una situación jurídica subordinada a las Autoridades militares.

LEY Nº 20.318 "DEL SERVICIO CIVIL DE [illegible]"

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 10

CONCLUSION:

Se estima que la política seguida que impone frecuentes rotaciones y cambios de destino al personal crea una gran subordinación al no contar, generalmente al comienzo del año naval con unidades preparadas para enfrentar una situación bélica real.

CONCLUSION:

Se aprecia que debe darse mayor peso y trascendencia al adiestramiento del personal embarcado en los Centros en tierra, mediante cursos y/o ejercicios, dadas las dificultades de cumplir el mismo a bordo.

CONCLUSION:

Se aprecia que debe intensificarse, mediante cursos a distintos niveles, la capacitación del personal de apoyo en tierra, dado las limitaciones que constituye la falta de personal idóneo para mantenimiento en las nuevas unidades.

3 - Sanidad

La sanidad de la Fuerza de Tarea 79 se diagramó con el concepto de autosuficiencia de cada unidad y con apoyo Sanitario en el Portaaviones "25 DE MAYO" y el Crucero "GENERAL BELGRANO".

Esta organización no sufrió modificaciones pese al hundimiento del Crucero "GENERAL BELGRANO" y a que el Portaaviones dejó de operar con la Fuerza de Tarea y permaneció en puerto a partir del 10 de mayo.

La cadena de evacuación prevista, se vió afectada por lo citado anteriormente y por los numerosos cambios de posición de la Fuerza de Tarea.

No se impartió a la Fuerza de Tarea ninguna instrucción de coordinación para operar con el Buque Hospital, que estaba bajo el control operacional del Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 21

Las fallas de organización de la Sanidad en Combate surgieron por la falta de intervención de Oficiales de Sanidad en el Estado Mayor para la planificación y también por la falta de normalización de la Sanidad de la Flota de Mar y por no existir una relación de embarco de materiales de sanidad en combate, ya que cada Oficial de Sanidad requirió lo que creía podía ser de necesidad.

CONCLUSION:

Se aprecia que el concepto con el que se diagramó la Sanidad en Combate de la Fuerza de Tarea 79 es obsoleto y no responde a los criterios actualmente utilizados en las marinas rectoras, respecto a la rápida evacuación de los heridos a Centros Sanitarios Asistenciales.

CONCLUSION:

Se estima imprescindible la intervención de Oficiales de Sanidad en los Estados Mayores para la Apreciación Logística y el desarrollo del EFLO Sanidad.

Art. 11.204 - a - 2 - (b) - (6), 13.203 paso 5 - 1 - (c) - (5), 13.205 - b - 2 de la public. RG 1-054 Manual de Planificación Naval.

4 - Abastecimiento

4.1 Combustibles

Los combustibles provistos, en particular el Turbo Naval y el Gas-Oil no tuvieron la pureza necesaria, ya que por presencia de agua o por estar contaminados con productos más pesados (esto último debido a utilizar la misma tubería para combustibles livianos y pesados).

La falta de pureza provocó el tapado de filtros y formación de carbón en los quemadores de las turbinas que limitaron operativamente a las unidades.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 22

CONCLUSION:

Se aprecia que los organismos logísticos en tierra así como los Buques tanque deben extremar los controles y asegurar que las plantas de combustible cumplan los requisitos de limpieza que aseguren la pureza del combustible requerido por las unidades modernas.

Art. 40.805 inc. c. de la public. RG 1-154 "Doctrina Logística".

4.2 Víveres.

El fraccionamiento y los envases de los víveres, tal como son entregados por las intendencias son inapropiados.

Papas y cebollas son provistas en bolsas que no se adaptan para su manipuleo y carga en los ascensores de víveres de las unidades modernas. (hay que tener en cuenta además que estas unidades no cuentan con paperas)

El mismo problema se presenta con la carne congelada dado la forma y tamaño del trozado.

Estos inconvenientes se agravan al recibir víveres en navegación ya sea en reabastecimientos mediante traspasos de pesos o mediante helicópteros, debido a la rotura de sus envases de cartón. (En VERTREPS, por ejemplo, hay que tener en cuenta que los DD tipo 42 tienen los ascensores de víveres en proa y la plataforma de vuelo en popa, por lo que hay que trasladarlos, por cubierta, a todo lo largo del buque).

Las horas hombre del personal cocinero y de servicio de rancho aplicadas a la preparación de víveres tradicionales representan el 60% del total de horas trabajadas. Este personal se encuentra muy recargado de trabajo, hecho que se podría evitar aplicando sistemas de rancho no convencionales como ser víveres congelados o raciones pre hechas.

En caso de utilización de buques mercantes dentro de la Fuerza de Tarea hay que integrar a los mismos dentro del sistema de abastecimientos Navales ya que de lo contrario, debido a su sistema de agentes marítimos, terminan siendo provistos por las unidades navales.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 23

CONCLUSION:

Se aprecia que el actual sistema de fraccionamiento y embalaje de víveres entregados por las Intendencias Navales no es apto para el reaprovisionamiento en el mar y para el manipuleo y estiba en las unidades modernas.

Art. 40.807 inc. a de la public. RG 1-154 "Doctrina Logística".

CONCLUSION:

Se aprecia que debe estudiarse el empleo de víveres congelados y de raciones pre-hechas en el consumo a bordo, para disminuir las horas hombre que insume la preparación del racionamiento tradicional.

CONCLUSION:

Se estima que debe reglamentarse el sistema de abastecimientos Navales para incorporar al mismo a buques mercantes que sean afectados a una Fuerza de Tarea en operaciones.

4.3 Equipo

Los uniformes en uso para el personal embarcado, tanto para el personal superior como para el subalterno, no cumplen con las mínimas condiciones de practicidad, seguridad y confort.

A esto se le suma, en el caso especial del uniforme Nº 8, su costo de reposición.

Este tema fué más ampliamente desarrollado por esta Comisión en la acción recomendada "UNIFORMES PARA EL PERSONAL EMBARCADO".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 24

Se aprecia que no existe en la actualidad un uniforme apto para ser usado en navegación.

Los actualmente en uso no cumplen las mínimas condiciones de practicidad, seguridad y confort, siendo además su costo de reposición muy elevado.

4.4 Munición - Armamento

Los Destructores clase 42 operaron con un stock de misiles SEA-DART incompleto, dado que no hay existencias de los mismos en el país.

Así mismo la cantidad de munición de combate de cañón 113-55 no alcanza para reponer las SSBB de ambos Destructores y la existencia de cohetes CHAFF de 3" era únicamente la que estas unidades tenían a bordo.

Todas las unidades zarparon con un mínimo de su capacidad de torpedos antisubmarinos, debido a las existencias disponibles.

La Corbeta "GRANVILLE" zarpó con solo el 20% de su capacidad de SSBB de munición CHAFF debido a falta de existencia en el país.

Las Corbetas "DRUMMOND" y "GUERRICO" zarparon sin sus montajes BREDA BOFFORS adquiridos en oportunidad de comprar estas unidades y que constituyen la protección primaria antimisil para estas unidades.

CONCLUSION:

Se aprecia que la carencia de munición y armamento para reponer, en especial en las nuevas unidades, implica un serio condicionamiento para el empleo de las mismas.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
No 25

5. MANTENIMIENTO

5.1 Area Máquinas

Las averías de las unidades de la Fuerza de Tarea 79 fueron motivadas, por lo general, por desgaste del material, acelerado en algunos casos, por la vejez del mismo. (Destructores tradicionales y A.R.A. "PUNTA MEDANOS").

El uso contínuo de plantas propulsoras y sistemas asociados impidió la ejecución de mantenimiento preventivo, ocasionando averías que podrían haberse evitado de haberse cumplido el mismo con anterioridad a las operaciones.

Las fallas y averías en las Corbetas permiten apreciar un bajo rendimiento y poca duración de varios de sus elementos componentes.

Se han detectado fallas motivadas por falta de adiestramiento (saladas de circuitos de agua de alimentación) en particular en los buques con plantas propulsoras a vapor.

Por la gravedad de sus averías o por reiteración de las mismas con las limitaciones operativas que ocasionaban, quedaron fuera de servicio o sin poder operar con la Fuerza de Tarea el A.R.A. "PUNTA MEDANOS" (quedó fuera de servicio el 6 de mayo), el A.R.A. "SEGUI" (no pudo operar nunca con la Fuerza de Tarea y fué desafectado el 22 de mayo) y el A.R.A "HERCULES" (quedó fuera de servicio el 3 de junio).

CONCLUSION:

Se aprecia que los medios de los Centros de Adiestramiento en tierra, no permiten un adecuado adiestramiento y actualización de conocimientos del personal, previo a su desempeño a bordo a efectos de mejorar su eficiencia.

CONCLUSION:

Se aprecia que el bajo rendimiento y poca duración de elementos componentes de las plantas propulsoras de las Corbetas, limitaron su capacidad operativa.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 26

CONCLUSION:

Se estima pobre el nivel de mantenimiento y/o conocimientos de operación de las plantas propulsoras de las unidades de la Fuerza de Tarea 79; este bajo nivel redujo la misma a solo tres unidades en condiciones de operar, al término del conflicto.

5.2 Area Material Naval

Con motivo del hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" se pusieron de manifiesto una serie de problemas con las balsas salvavidas y elementos de supervivencia en el mar, motivados por un inadecuado mantenimiento de los mismos.

El día 10 de junio el Comandante del Area Naval Austral pidió la renovación de las balsas salvavidas del A.R.A."BOUCHARD" y el 12 el cambio de 16 balsas del A.R.A. "PIEDRA BUENA", debido a su estado general o vencimiento de sus elementos.

Este tema ha sido desarrollado en la acción recomendada elevada por esta Comisión referente a "EQUIPOS Y ELEMENTOS PARA SUPERVIVENCIA EN EL MAR".

CONCLUSION:

Se estima deficiente el mantenimiento de los elementos de supervivencia en el mar y de las balsas salvavidas de las unidades pertenecientes a la Flota de Mar.

5.3 Area Electrónica - Operaciones

El funcionamiento de estos equipos ha sido satisfactorio en todas las unidades, las fallas y averías que se presentaron fueron por lo general resueltas por personal de las unidades. El apoyo de los Talleres del Arsenal Naval Puerto Belgrano permitió la construcción y/o recuperación de repuestos necesarios en los Destructores tipo 42.

Se han presentado inconvenientes por falta de repuestos para los equipos de las Corbetas, en particulas los de GE. Esta carencia se vió agravada por el embargo de venta de armas impuesto por Francia a nuestro país.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 44

CONCLUSION:

Se aprecia que la falta de Stock de repuestos y los inconvenientes para la adquisición en el extranjero durante el conflicto por la veda de ventas de armamento al país, importó una grave limitación a las capacidades operativas propias.

5.4 Area Armas

Los inconvenientes presentados fueron debidos a falta de repuestos de base y a fallas en los mismos (caso repuestos para los Destructores tipo 42).

En los Destructores convencionales se presentaron inconvenientes por tener incompletos los repuestos correspondientes a la COSAL.

También se presentaron inconvenientes por una carencia parcial de documentación técnica para efectuar el mantenimiento en las nuevas unidades, por falta de material para el acondicionamiento y prueba de sistemas de Armas (torpedos A-244-S) y por obsolencia de equipos y material para la realización de experiencias de Armas (planta de evaluación de espoletas, cámaras de fragmentación y medidores de velocidad inicial).

CONCLUSION:

Se aprecia que las falencias de los Arsenales en cuanto a equipos, materiales y documentación técnica necesarios para efectuar las experiencias que aseguren un eficiente resultado en el uso de las armas y un adecuado mantenimiento de las mismas, implica una importante limitación a las capacidades de las Unidades Navales.

6 - INFRAESTRUCTURA.

Existe una falencia total de puntos de apoyo para unidades en operaciones en todo lo largo de la costa patagónica.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 28

Los reaprovisionamientos importantes de víveres, repuestos, munición, equipo como así también los servicios de reparaciones están concentrados en Puerto Belgrano y por lo tanto existió una permanente dependencia de la Intendencia y del Arsenal de esa Base Naval.

Esta concentración de medios que crea una seria servidumbre y hace muy fragil el sistema logístico está agravada por la falta de un Buque Logístico Integral para la Flota de Mar.

No existe tampoco infraestructura para reaprovisionamiento de turbo naval al Sur de Puerto Belgrano.

Durante el conflicto no se planificó y en consecuencia tampoco se desarrolló la construcción de Bases Navales Avanzadas que permitieran atemperar las falencias logísticas indicadas.

CONCLUSION:

Se aprecia que la concentración de medios en la Base Naval de Puerto Belgrano y la falta de desarrollo del Area Naval Austral, debe considerarse como una importante servidumbre logística para las Unidades Navales.

CONCLUSION:

Se aprecia que las falencias del Sostén Logístico Movil para la Fuerza de Tarea 79 se vieron agravadas por la falta de infraestructura al Sur de Puerto Belgrano y por la falta de planificación y desarrollo de Bases Navales Avanzadas para el Sostén Logístico Operativo durante el conflicto.

Art. 41.101, 41.103 inc. b, 41.104, 41.301 inc. a, 41.305, 41.306, 41.310, 41.313 de la public. RG 1-154 "Doctrina Logística".

Art. 426, 517 inc. c, d, e - 711 y 712 de la public. RO 1-101 DOCFUARA Nº 1.

Principio de la Libertad de Acción - public. EGN. E. Nº 504 "Estrategia".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 29



## ANALISIS DE LA FASE IV EN EL ASPECTO LOGISTICO.

REFERENCIAS:

- Informe del Señor COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR.
- Informe de la JEFATURA DE OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.
- Análisis del SISTEMA DE ABASTECIMIENTOS NAVALES y su funcionamiento durante el conflicto.
- Informe del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES.
- Informe del Señor JEFE DEL APOSTADERO NAVAL MALVINAS.
- Informe del Señor JEFE DE LA AGRUPACION NAVAL MALVINAS.
- Análisis de la FASE III en el Aspecto Logístico.
- Análisis del Plan Esquemático N°01/82"S" del COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR.
- Directiva 02/81"S" de la JEFATURA DE OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.-

CONCLUSIONES PARCIALES

1. SOSTEN LOGISTICO OPERATIVO.

Se analizará bajo este título el SOSTEN LOGISTICO OPERATIVO brindado a la "GUARNICION MILITAR MALVINAS" ( que como se vió en el análisis de la III Fase era responsabilidad del Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur) y la organización del Componente Naval en las Islas para el cumplimiento de las funciones logísticas que le correspondían de acuerdo a la doctrina.

La falta de un plan motivó fallas de coordinación, demoras en la ejecución de tareas que requerían perentoriedad e improvisaciones que agravaron al ya de por sí pesado burocrático y complicado proceso logístico y dada la pérdida de libertad de acción propia motivada por el bloqueo a las Islas, se llegó a situaciones críticas, que incidieron negativamente en la moral del personal combatiente.

Respecto al APOSTADERO NAVAL MALVINAS, se ratifican las conclusiones obtenidas en el análisis de la III Fase, referentes a su denominación, (debió llamarse BASE NAVAL AVANZADA).

///...2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 30

Las tareas que se fijan en la Orden de Operaciones Nº01/82 (contribuyente a la Orden de Operaciones Nº01/82 "DEFENSA" del Comando de la Agrupación Ejército Malvinas), se encuadran dentro de las fijadas por la doctrina para una Base Naval Avanzada, por lo tanto se lo consideró como tal para su análisis.

1.1 ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES (Dto. Logística)

De acuerdo a lo establecido en la Directiva Estratégica Militar (DEMIL) Nº01/82 (Caso Malvinas), el Estado Mayor Conjunto del Teatro de Operaciones debía integrarse con personal y medios del Comando de Operaciones Navales y representantes del Ejército y de Fuerza Aérea.

Como quedó expresado en el análisis de la III Fase, en ningún momento se integró un Estado Mayor del Teatro de Operaciones. El ESTADO MAYOR del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES sirvió para satisfacer los requerimientos de la Armada. Prueba de ello es el Informe del Departamento Logística que expresa que a nivel del Comando de Operaciones Navales no se registraron relaciones con otras fuerzas.

Las Centrales Logísticas que se implementaron, también se emplearon para atender las necesidades de la Armada, centralizando el Departamento Logística del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES los EFLOS. Mantenimiento y Transporte, contando con el apoyo del:

- ARSENAL NAVAL PUERTO BELGRANO.

- INTENDENCIA DE LA BASE NAVAL PUERTO BELGRANO.

- CENTRO COORDINADOR LOGISTICO DE LA BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA.

- CENTRO COORDINADOR LOGISTICO DE LA INFANTERIA DE MARINA.

Con esta centralización el sistema ganó rapidez, claridad y seguridad ahorrándose esfuerzos.

Este procedimiento permitió, conocer en todo momento el nivel de requerimientos y fijar las prioridades a los organismos ejecutores.

CONCLUSION:

Se aprecia que el sistema Logístico montado por el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES sirvió para atender en forma exclusiva las necesidades de la Armada y no permitió el asesoramiento Logístico Conjunto al Comandante del Teatro de Operaciones.

- Principio Corolario del Apoyo Mutuo y de la Coordinación - Publicación EGN.E. Nº 504 "ESTRATEGIA".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 31



- Art. 601, 603, 612 y 613 de la publicación R.O.1-001 "Doctrina de la Armada para su intervención en la acción Conjunta".

- Art. 426 de la publicación R.O.1.101 - "DOCFUARA 1".

1.2 CENTRO COORDINADOR DE CARGAS MODO AGUA. hoja 155 bis II

Se constituyó a partir del 3 de abril, basado en la JEFATURA DE LOGISTICA del SERVICIO DE TRANSPORTES NAVALES, el CENTRO COORDINADOR DE CARGAS MODO AGUA, dependiendo de la Central Logística del COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA, según la Directiva de la Jefatura de Operaciones Nº02/81"S", contribuyente al Plan de Apoyos Estratégicos y también dependiendo del ESTADO MAYOR CONJUNTO (Jefatura IV Logística). Dicho Centro tuvo por finalidad coordinar el Transporte Marítimo de efectos Logísticos para el TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR; estableciendo contactos, recibiendo, disponiendo y controlando el embarque de las cargas en los buques designados al efecto.

En las "Instrucciones para la Organización del Transporte por vía marítima o fluvial" (Anexo ALFA de la Directiva 02/81"S") se indica que el Centro pasará a depender de la Central de Coordinación Logística a partir del día "M" (movilización).

En el punto 2 "ORGANIZACION Y TAREAS" indica que recibirá los requerimientos de la Armada en forma directa y a través del ESTADO MAYOR CONJUNTO los provenientes de las otras Fuerzas.

Finalmente esta Comisión comparte las Acciones Recomendadas del CENTRO COORDINADOR DE CARGAS MODO AGUA que fueron elevadas por el Señor Jefe de la Central de Coordinación Logística en el "Análisis del Sistema de Abastecimiento Naval y su funcionamiento durante el conflicto".

CONCLUSION:

Se aprecia que el "CENTRO COORDINADOR DE CARGAS MODO AGUA", debe pasar a depender del Estado Mayor Conjunto del TEATRO DE OPERACIONES y no de la Central de Coordinación Logística.

Por otro lado, se aprecia que el día "M" (movilización) como día fijado para el cambio de dependencia del CENTRO, es incierto y no puede decretarse durante una crisis que haga necesario cubrirlo (de hecho la movilización no fué decretada durante el conflicto en análisis), por lo que se estima que debería fijarse esta oportunidad como: "CUANDO SE ORDENE".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 32

- Art. 303 inc. a y b, 603, 612 y 613 de la Publicación R.O.1.004 "Doctrina de la Armada para su Intervención en la Acción Conjunta".

- Art. 41.005 de la Publicación RG.1-154 "Doctrina Logística".

- Art. 49 Ley de Defensa Nacional N°16970.

- Art. 34 del Decreto 739/67 - Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional N°16979.

- Ley de Movilización N° 17649.

- Art. 1° del Decreto 4247/68 Reglamentación de la Ley de Movilización N° 17649.

CONCLUSION:

Se aprecia que la doble dependencia del CENTRO COORDINADOR de CARGAS MODO AGUA (Central Coordinadora Logística del COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA y Jefatura IV del ESTADO MAYOR CONJUNTO) aportó un elemento distorsionante más al ya de por sí pesado, burocrático y complicado procesoso de transporte y distribución de los elementos requeridos por las Fuerzas en Operaciones, dadas las particulares actividades a coordinar y desarrollar y considerando lo laborioso del Accionar Conjunto.

- Principio Corolario de la Coordinación - Publicación EGN.E. N° 504 "ESTRATEGIA".

- Art. 41.005 4to. párrafo Publicación RG. 1-154 - "DOCTRINA LOGISTICA".

1.3 APOSTADERO NAVAL MALVINAS.

Las tareas en las cuales se basó su estructura original fueron previstas en el Anexo "GOLF" al Plan de Operaciones N° 01/82"S" FUERTAR 40 - y eran para prestar apoyo a acciones administrativas de tiempo de paz o para la capacidad menos peligrosa del enemigo que era la de "No Intentar la reconquista de las Islas".

FOLIO Nº 33

No se planificó previamente su desarrollo de acuerdo a lo establecido por la doctrina y por lo tanto no pudo responder adecuadamente a los requerimientos que se le efectuaron, los cuales siempre excedieron sus capacidades.

De los servicios que debía haber prestado (Abastecimientos: efectos clases I,III y V; Mantenimiento: 2do. escalón ; Sanidad: evacuación y hospitalización y Personal: algunos aspectos de bienestar) cumplió parcialmente con Abastecimientos de efectos clase III y parcialmente con personal, aunque en este EFLO es de destacar el esfuerzo puesto de manifiesto para brindar bienestar al personal que regresaba para descansar y recuperarse de sus posiciones en el terreno.

CONCLUSION:

Se aprecia que la estructura original del APOSTADERO NAVAL MALVINAS y la falta de planificación previa, conspiraron para la determinación de su oportuno desarrollo como BASE NAVAL AVANZADA que le permitiera cumplir con lo que fija la doctrina y con las tareas que se le asignaron en los Planes de Operaciones en el aspecto logístico.

- Art. 41.301, 41.305 inc. a, 41.305 inc. b-3, 41.307,41.308 y 41.309 de la Publicación RG. 1-154 "DOCTRINA LOGISTICA".

- Art. 517 inc. c-2 de la Publicación RO.1-101 DOCFUARA 1.

pag 181 Folio II -

## 2. ELEMENTOS FUNCIONALES DE LA LOGISTICA OPERATIVA.

Se analizará bajo este título el desarrollo de los EFLO Personal, Abastecimiento, Transporte y Sanidad en el Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

### 2.1 PERSONAL

El Personal del Componente Naval en Malvinas(sin considerar el personal de Infantería de Marina), se incrementó de 20 hombres, dotación original del Apostadero Naval, a más de 270 sin tener en cuenta en esta cifra al personal de las dotaciones de las Patrulleras de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, dependientes del Componente Naval.

Este incremento trajo inconvenientes para el alojamiento y la conducción, hechos estos agravados al tener que desalojar el A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" (actuó como Buque Cuartel desde el 11 al 29 de abril en que fué desalojado por amenaza de ataque aéreo) y no tener en tierra la infraestructura necesaria para alojar tal cantidad de personal.

FOLIO 034

La falta de planificación para el desarrollo de este EFLO no permitió tomar previsiones y los requerimientos tuvieron que ser satisfechos a medida que surgían, presentándose inconvenientes tales como; relevos para el personal civil del A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO" y A.R.A. "ISLA DE LOS ESTADOS" evacuación al Continente del personal civil del buque "YEHUIN" y de estibadores que, procedentes de Comodoro Rivadavia, había llevado el EJERCITO ARGENTINO y que quedaron posteriormente a cargo del Apostadero Naval, personal Militar para la atención de la Radio Malvinas y el CIC dados los requerimientos crecientes y personal de servicios para poder atender el funcionamiento del Apostadero, dada la magnitud que había tomado el mismo.

También se presentaron serios inconvenientes con el personal del ELMA "CARCARAÑA" e inquietudes del personal civil de Transportes Navales, no relevados, (la mayoría desaparecido posteriormente en el hundimiento del "ISLA DE LOS ESTADOS") respecto a su: "Actual encuadramiento, es decir situación legal en que se encuentran y en caso de fallecimiento cuales serían los derechos que pudieran ser reclamados por sus respectivas familias".

Este personal debió haber sido convocado (el del "CARCARAÑA" lo fué el día 6 de mayo, aunque la mayoría desconoció tal convocatoria) ya que de esta manera se lo sometía a una situación jurídica propia, que se integra en la jurisdicción militar y subordinada, por ende, a la línea de Comando del Personal Militar.

Por otro lado sus retribuciones o haberes también se encuentran, en caso de ser convocados, determinados por Ley.

CONCLUSION:

Se estima que la falta de planificación logística influyó negativamente en el desarrollo de este EFLO motivando improvisaciones que afectaron el rendimiento y la conducción del personal.

- Art. 40.608, 40.609 inc. c, 40.610 de la Publicación RG 1-154 "Doctrina Logística".

CONCLUSION:

Se estima que el personal civil enviado al Teatro de Operaciones debió haber sido previamente convocado para evitar inconvenientes y encuadrarlos dentro de una situación jurídica subordinada a la Autoridad Militar y permitirles tener claros sus deberes, derechos y retribuciones.

- Ley del Servicio Civil de Defensa N°20.318.-

- Ley N°21.914 (Retribuciones a Convocados - Derechos).

///...7.-

FOLIO N° 35

2.2. SANIDAD.

De acuerdo con la doctrina, esta es la función Logística que más se presta a la integración con las otras Fuerzas Armadas para actuar dentro del principio de la Economía de Medios y en consecuencia los esfuerzos deben volcarse a lograr esta acción conjunta.

El eje de la organización de la Sanidad en Combate en Malvinas fué el "CENTRO INTERFUERZAS MEDICO MALVINAS" que contaban con profesionales de las 3 Fuerzas Armadas y actuaba como lugar de Hospitalización y evacuación (Hospital de Sangre), en consecuencia los esfuerzos del Apostadero Naval volcados para el desarrollo de un puesto de socorro debieron derivarse en apoyo de este Centro.

El Puesto de Socorro instalado en el Apostadero Naval significó superposición de esfuerzos y tareas, fué instalado en un lugar no conveniente, (a retaguardia del Hospital de Sangre) y motivó problemas en la conducción del Personal Superior del Escalafón Sanidad.

También se originaron inconvenientes al no tener en claro el status del Personal de Sanidad, de acuerdo con lo establecido por la Convención de Ginebra en lo que respecta a su identificación, portación o no de armamento, armamento en depósito en lugares sanitarios, identificación del material de Sanidad, utilización de vehículos identificados como Sanitarios para fines no específicos etc.

CONCLUSION:

Se aprecia que para el desarrollo del EFLO Sanidad no se volcaron todos los esfuerzos para el logro de la acción Conjunta y de una más eficiente Sanidad en Combate, vulnerándose la doctrina.

- Art. 41.701 de la Publicación RG 1-154 "Doctrina Logística".
- Principio de la Economía de Medios y Principios corolarios de la Concentración del Esfuerzo y del Apoyo Mutuo - Publicación EGN.E N°504 "ESTRATEGIA".

CONCLUSION:

Se aprecia que el Puesto de Socorro del APOSTADERO NAVAL MALVINAS, no cumplió con su cometido, significó un desaprovechamiento de esfuerzos y mano de obra del Personal Sanitario. y UN Aspecto NEGATIVO en LA Conducción ~~de este PERSONAL~~ y en el EPP de este PERSONAL

- Art. 306 de la Publicación RO 2-050 "Normas para Organizar la Sanidad en Combate".
- Principio Corolario del Apoyo Mutuo y de la Concentración del Esfuerzo - Publicación EGN.E N°504 "ESTRATEGIA"

///...8.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO N° 36

CONCLUSION:

Se aprecia imprescindible la enseñanza de las Convenciones de Ginebra y de las leyes de la guerra a todo el Personal Militar. Su desconocimiento puede ocasionar, en combate, serios inconvenientes al personal que las mismas ampara.

Art 48 - II Convenio de Ginebra del 12 Agosto de 1949.

2.3 ABASTECIMIENTO:

La difícil situación que se vivía en las Islas, informada por el Gobernador Militar el día 15 de abril, fué agravándose rápidamente con la llegada de los efectivos de la III Brigada de Infantería (los mismos cruzaron sin efectos Clase I y con limitada cantidad de efectos Clase V) y al hacerse efectivo el bloqueo, con la presencia de unidades aéreas y de superficie del enemigo en la Zona de Operaciones.

El puente aéreo debería haber podido transportar como mínimo 25 toneladas diarias de efectos Clase I y III, pero debido a las limitaciones de la pista de Malvinas, la carga máxima a transportar en los aviones Hercules de la FUERZA AEREA ARGENTINA, era de 13 toneladas y por el bloqueo impuesto era sumamente dificultoso poder cumplir con más de un vuelo diario. En consecuencia no se podía mantener el nivel de efectos Clase I y III y el existente en la Fuerza Ejército, era insuficiente.

El día 29 de abril zarpó vacío de RIO GALLEGOS el buque "YEHUIN"; esta fué la última unidad que rompió el bloqueo, perdiéndose así, por falta de coordinación, una oportunidad para aliviar la situación logística (el análisis del "YEHUIN" se efectuó en el Informe de Buques Logísticos).

El día 5 de mayo COATLANSUR recibe un informe referente a la situación logística del Componente Ejército en las Islas. El despacho indicaba que solamente tenían raciones para 13 días más (8 días de racionamiento normal y 5 días de raciones de combate), requiriendo 1290 toneladas de efectos Clase I y 210 toneladas de efectos Clase III, sugiriendo el traslado de los mismos mediante pesqueros de altura.

Esta operación recién se puso en marcha el día 30 de mayo con la zarpada de los pesqueros de PUERTO DESEADO, 25 días después de sugerida y cuando la situación táctica que se vivía hacía dudar de su factibilidad y aceptabilidad.

El día 6 de mayo ante un requerimiento de efectos Clase I por parte del Componente Naval, el Comandante del Teatro informa que dadas las dificultades de transporte, se estudiaban medios no convencionales de dudosa eficacia y que establecieran los requerimientos imprescindibles. El día 7 el ESTADO MAYOR CONJUNTO MALVINAS eleva dichos requerimientos compatibilizados con los tres Componentes y el día 9 COATLANSUR solicita al E.M.C.O.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION FOLIO Nº 37

que determine los items prioritarios a transportar a Malvinas de acuerdo al pedido mencionado ante posibles dificultades de transporte.

El día 14 una nueva información de Malvinas indicaba los efectos Clase I necesarios para 10 días como así las cantidades y lugares donde estos debían ser aerolanzados en caso de no poder transportarlos a PUERTO ARGENTINO.

En esta oportunidad COATLANSUR ordenó al Comandante del V Cuerpo de Ejército y al Comandante de la Fuerza Aérea Sur cumplir el requerimiento de Malvinas, lo que fué efectuado parcialmente el día 20 (esta es la única oportunidad que ha podido determinar esta Comisión en la cual el Comandante del Teatro coordinó y ordenó en forma directa el apoyo logístico a las Islas).

El día 16 el Comandante de la Guarnición Militar Malvinas eleva al Comandante del Teatro un detallado informe de la situación, incluyendo la Logística (en particualr el EFLO ABASTECIMIENTO) y se reiteraron las necesidades de la Guarnición.

El 18 de mayo el Comité Militar autoriza el viaje de delegados de la Cruz Roja Internacional a PUERTO ARGENTINO.

El Jefe del ESTADO MAYOR CONJUNTO informa que se aprovechará el viaje en el A.R.A. "BAHIA PARAISO" para llevar víveres a la población civil.

Se origina a partir de esta información una serie de pedidos que culminan con la orden del Señor JEFE DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO indicando que lo único autorizado a transportar son medicamentos (en esos días se recibe una nota de la Embajada Suiza informando presuntas violaciones a la Convención de Ginebra por parte del A.R.A. "BAHIA PARAISO").

La zarpada es anulada el día 21 (Desembarco del Enemigo en SAN CARLOS) ordenándose al A.R.A. "BAHIA PARAISO" permanecer en el Puerto de USHUAIA.

Finalmente cuando la situación era realmente crítica (el día 28 COAGRUNAVINAS reitera su pedido de efectos Clase I del día 6 de mayo dado que habían repartidos sus existencias con el Ejército) se ordena la zarpada del A.R.A. "BAHIA PARAISO" a PUERTO ARGENTINO donde, durante la noche del 1° al 2 de junio, desembarca subrepticiamente 300 toneladas de víveres y 30.000 litros de combustible, maniobra que repite en su siguiente viaje durante la noche del 10 al 11 de junio desembarcando otras 250 toneladas de víveres, los cuales no llegaron a consumirse, dada la rendición de la plaza, el día 14 de junio.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 38

CONCLUSION:

Se aprecia que el Comando Aéreo Estratégico no cumplió con la tarea de: "Asegurar el sostén logístico de las Islas", fijada por el COMANDANTE DEL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR en su Plan Esquemático y por la FUERZA AEREA en su Plan "Defensa de la Soberanía".

Tampoco hubo alternativa prevista para el supuesto que no se pudiera asegurar el abastecimiento de las islas mediante el puente aéreo como realmente ocurrió.

- Art. 11502 y 11504 de la Publicaciónа E.Op.Doct. N°320 "MANUAL DE PLANIFICACION NAVAL".

- Art. 426 de la publicación R.O. 1-101 DOCFUARA 1.

CONCLUSION:

Se aprecia que la falta de coordinación logística motivó que un buque de transporte zarpara vacío hacia las islas cuando se conocía la situación que allí se vivía por falta de abastecimientos.

- Principio Corolario de la Coordinación - Publicación EGN.E N° 504 "ESTRATEGIA".

- Art. 301 inc. d, de la Publicación R.O. 1-004 "Doctrina de la Armada para su Intervención en la Acción Conjunta".

- Art. 306 de la Publicación PC 00-01 "Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las Fuerzas Armadas".

CONCLUSION:

Se aprecia que no se encontraron soluciones para satisfacer las necesidades logísticas de las islas. Las que se sugirieron fueron tardíamente implementadas, convirtiéndose, por la situación táctica, en operaciones NO FACTIBLES.

- Principio de la Libertad de Acción - Publicación EGN.E N°504 "ESTRATEGIA".

- Art. 11205 inc. b,5,6; inc. c de la Publicación E.Op. Doct.N° 320 "MANUAL DE PLANIFICACION NAVAL".

- Art. 426 de la Publicación RO. 1-101 "DOCFUARA 1"

///...11.-

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION FOLIO N° 39

2.4. TRANSPORTE.

El análisis y conclusiones referentes a MEDIOS fué efectuado en la III Fase ("Buques Logísticos" y "Análisis de la III Fase en el Aspecto Logístico").

Los Transporte de tropas dieron lugar a la Acción Recomendada de "Alistamiento de Medios Navales", en consecuencia se analizará solamente lo correspondiente a CARGAS y TERMINALES.

2.4.1. CARGAS.

Los inconvenientes que se presentaron fueron debidos a falta de planificación y coordinación entre las Fuerzas Armadas y el Centro Coordinador de Cargas modo agua y por no cumplimiento de la Directiva 02/81"S" de la Jefatura de Operaciones, en especial lo siguiente:

- No cubrimiento por parte de la FUERZA AEREA ARGENTINA de su Central Coordinadora.

- No confección de remitos de cargas.

- Incumplimiento de las instrucciones para embalajes.

- Incorrecta identificación de las cargas.

- Incorrecto peso declarado respecto al real (se cargaron vehículos con munición o repuestos en su interior y cuyo peso declarado era el de vacío, haciendo peligroso el trabajo con las plumas, lo mismo sucedió con pesos declarados en contenedores, que tuvieron que abrirse y ser alijados para poder levantarlos).

- No se pudo obtener información del momento en que la carga llegaba a manos del destinatario y cerrar así el ciclo logístico.

2.4.2. TERMINALES.

La falta de planificación logística hizo que no se tuviera en cuenta el valor logístico de las terminales en lo que hace a su capacidad de descarga, despeje y absorción.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No. 40

Esto fué crítico en PUERTO ARGENTINO, donde la descarga del ELMA "FORMOSA" demoró 10 días por falta de buques alijadores, mano de obra especializada, utilije adecuado y muelle apropiado. Esta demora impidió además, la descarga del ELMA "CARCARAÑA" antes del ataque del 1° de mayo - (el día anterior al ataque hubo que intensificar la maniobra de despeje del muelle debido a la gran cantidad de munición y tambores de JP-1 que habían quedado en esa zona). No se tuvo en cuenta si las terminales contaban o no con medios para manipuleo de contenedores motivando que los mismos tuvieran que ser abiertos en el muelle.

Debería contarse con un contenerdor, de tamaño tal, que permita su traslado por helicóptero en cualquier condición de carga.

CONCLUSION:

Se aprecia que la falta de planificación y coordinación entre las Fuerzas Armadas y el no cumplimiento de normas establecidas motivó demoras, interferencias y falta de Control en las Cargas enviadas al Teatro de Operaciones.

- Principio Corolario de la Coordinación - Publicación EGN.E N° 504 "ESTRATEGIA".

- Art. 30.201 - 30.212 - 30.237 - 30.238 - 41.004 inc. á. de la Publicación RG 1-154 " Doctrina Logística".

CONCLUSION:

Se aprecia que la falta de planificación motivó, por desconocimiento de las terminales del Teatro de Operaciones, demoras en la descarga o que materiales vitales para la defensa de las islas no pudieran ser desembarcados.

- Principio de la Libertad de Acción - Publicación EGN.E N°504 "ESTRATEGIA".

- Art. 41.004 inc. c-1 de la Publicación RG. 1-154 - "Doctrina Logística".

3. INTERVENCION DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO EN LA LOGISTICA A NIVEL ESTRATEGICO OPERACIONAL Y EL ACCIONAR CONJUNTO.

La Directiva Estratégica militar N°1/82 indicaba que el ESTADO MAYOR CONJUNTO llevaría, a partir del día "D" la situación general y propondría al Comité Militar los Modos de Acción que aseguraran el mantenimiento del Objetivo Estratégico Militar.

FOLIO Nº 41

Asimismo, que coordinaría todos los aspectos no contemplados por la Directiva y que no pudieron ser resueltos por los Comandos Estratégicos Operacionales con los respectivos Comandos en Jefe de las Fuerzas Armadas.

Por otro lado indicaba también que coordinaría con el Comando Aéreo Estratégico los requerimientos que formularon los Comandos Estratégicos Operacionales.

Posteriormente, el día 6 de abril (GFH 061949 ABR) el Jefe del Estado Mayor Conjunto informa a los Estados Mayores de las tres Fuerzas Armadas y al Comandante del Teatro de Operaciones que todo requerimiento que afectara modos controlados por otra Fuerza u Organismos ajenos a las Fuerzas Armadas, debería ser canalizado a través del Estado Mayor Conjunto.

Finalmente pasó a controlar los combustibles y a coordinar y organizar el TRANSPORTE en el Teatro de Operaciones, amén de lo indicado anteriormente.

Vemos en esto una intervención directa del Estado Mayor Conjunto en la logística a nivel Estratégico Operacional, que no es su competencia, no le corresponde y no estaba indicada en la Directiva Estratégica Militar, documento básico para la planificación del Comando Estratégico Operacional.

Se estima que esta intervención no es justificada, ni aún por las evidentes desinteligencias que demostraron las Fuerzas Armadas en su accionar Conjunto en materia Logística, dado que lo único que se logró fué complicar el ya de por sí difícil proceso del Sostén Logístico Operativo.

Pero la mayor gravedad de este problema reside en la inquietante falta de concepto respecto a cuales son las responsabilidades de la Jefatura de Logística del Estado Mayor Conjunto, en particular y del Estado Mayor Conjunto en general, puesta de manifiesto en las observaciones elevadas por esa Jefatura referentes a: "Aspectos Doctrinarios Conflictivos" detectados en la Operación Malvinas y que se transcribe a continuación:

"La experiencia acumulada también permite extraer algunas"
"conclusiones según las cuales están dadas las circunstan"
"cias para encarar un profundo estudio de la orgánica de "
"de esta Jefatura, pués ha demostrado no ser la más ade- "
"cuada para la conducción logística de la guerra".

"La propia denominación de sus Departamentos así como las"
"tareas que les asigna la orgánica, responden a un crite"
"rio poco realista a la luz de una confrontación militar"
"justificándose la existencia de alguno de ellos, caso"
"Transporte, sólo para la guerra y de otros, caso Largo y"
"Mediano Plazo, sólo para la paz".

"Esta circunstancia así como también las poco respetadas"
"atribuciones que en la teoría tiene la Jefatura Logísti"
"ca, merman su eficacia como asesora en este tema del "
"JEMC, quien a su vez debe hacer lo propio con el COMIL".

///...14

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 42

"Una extensión de este concepto puede ser atribuída a todo el"
"EMC, el que si por ley es el Organo de Trabajo de la suprema"
"autoridad del país, en dos oportunidades y en casos de extre"
"ma gravedad, debió ser suplantado por organismos paralelos con"
"atribuciones semejantes: una en 1978 con el Estado Mayor de"
"las Fuerzas Armadas y el otro ahora con el CEOPECON. Esto in"
dica que no está correctamente dimensionado ni organizado y"
"que no tiene las atribuciones necesarias para cumplir con la"
"tarea impuesta".

"Se hace necesario entonces, revisar con urgencia la mencionа"
"da orgánica porque de lo contrario se seguirá vulnerando el"
"Principio Militar Fundamental, en lo concerniente a la unidad"
"de Comando imprescindible para la conducción de operaciones e"
"ficaces".

El Estado Mayor de las Fuerzas Armadas en el año 1978 asumió funciones que corresponden a la Junta Militar y el CEOPECON en el conflicto de Malvinas asumió las funciones o reemplazó en sus funciones al Comandante del Teatro de Operaciones.

En consecuencia afirmar que la Jefatura de Logística y el Estado Mayor Conjunto no están correctamente dimensionados ni organizados, que no tienen las atribuciones necesarias para cumplir con sus tareas y que se debe modificar su orgánica por estimar que ha sido suplantado por los organismos citados precedentemente, avalan lo expresado en relación a la falta de concepto de cual es la misión y las funciones del Estado Mayor Conjunto.

CONCLUSION:

La intervención del Estado Mayor Conjunto en la Coordinación de la logística en el Teatro de Operaciones complicó el proceso del Sostén Logístico Operativo, no aportó soluciones a los problemas que, en el Accionar Conjunto de las Fuerzas Armadas, se presentaron y quitó libertad de acción al Comandante del Teatro. Esta intervención, es además antidoctrinaria.

- Art. 20, 21 y 24 de la Ley de Defensa Nacional Nº 16970.
- Art. 18 y 23 del Decreto 739/67 "Reglamentación de la Ley de Defensa Nacional".
- Capítulo V Sección 1ª y 2ª de la Publicación PC. 00-00 "Organización del E.M.C.".
- Art. 299 al 307 de la Publicación PC. 00-01 "Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las Fuerzas Armadas".
- Art. 702 al 710 de la Publicación RO. 1-004 "Doctrina de la Armada para su Intervención en la Acción Conjunta".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO 43

# ISLAS GEORGIAS DEL SUR

## ANALISIS DE LA FASE III BAJO EL ASPECTO LOGISTICO

### REFERENCIAS:

Orden de Operaciones Nº 01/82"S" de JEMAYOAR.
Informe del Comandante del Teatro de Operaciones Atlantico Sur.
Informes de los Comandantes de las Unidades del GT60.1.
Informe del Comandante del Submarino A.R.A. "SANTA FE".
Informe de los Comandantes de las Fuerzas de GRYTVIKEN y LEITH.

### CONCLUSIONES PARCIALES

1 - El personal que fué desembarcado en GRYTVIKEN el día 3 de abril, para los servicios de apoyo de base, no tenía preparación alguna y fué designado, por no haber sido previsto, entre los voluntarios de las dotaciones del A.R.A. "BAHIA PARAISO" y A.R.A. "GUERRICO".

El personal del GRUPO ALFA que desembarcó en PUERTO LEITH el día 25 de marzo, fué seleccionado y preparado para una permanencia prolongada en la zona, pero para el cumplimiento de una misión distinta a la impuesta posteriormente por OPORDER Nº 01/82"S" y para la cual no estaban logísticamente alistados.

Los requerimientos logísticos formulados el día 3 de abril por el Comandante del Grupo de Tareas 60.1 al Jefe del Estado Mayor General de la Armada, fueron anulados por el Comandante del Teatro de Operaciones Atlantico Sur al hacerse cargo del Control Operativo de este Grupo de Tareas.

Al decidirse tardíamente reforzar la dotación de GRYTVIKEN, luego que el Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur recibe el informe en forma personal del Comandante del GT 60.1, es elegido como medio de transporte el Submarino A.R.A. "SANTA FE" ya que, de acuerdo al informe del primero de los nombrados, su valor militar era cero y era un medio apto por su autonomía para ir a GEORGIAS.

Finalmente luego de un breve alistamiento, esta unidad, zarpa el día 16 a última hora 13 días más tarde de haberse efectuado los primeros requerimientos logísticos y cuando ya, unidades de la FT enemiga se encontraban muy próximos al área de operaciones y comprometían el éxito de la operación.

### CONCLUSIONES:

Se aprecia que la falta de planificación, previa y posterior a la operación de ocupación de GEORGIAS, motivó la demora del envío de los refuerzos necesarios y vulneró el Principio Militar Fundamental.

El medio de transporte elejido, si bien era apto por su autonomía y por una discutible capacidad para permanecer indetectado, no era adecuado bajo el aspecto logístico por su

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 44

capacidad de carga, velocidad de traslado y estado general que comprometía seriamente el cumplimiento de la misión.

No se tomó ninguna resolución respecto a reforzar logísticamente el personal que permanecía en Puerto LEITH, considerandolo autosuficiente para cumplir la misión impuesta por OPORDER Nº 01/82"S" de JEMAYOAR (mantener Puerto LEITH).

Art. 11101 - 11106 y 11107 de la Publicación RG 1-054 "Manual de Planificación"

Utilización de los principios de la Estrategia en el planeo de las Operaciones - Publicación EGN.E Nº 504 "ESTRATEGIA" Pag. 22.

Art. 41004 inc. d.1 y 2 Doctrina Logística.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No 45

FUERZA DE TAREA 79

ANALISIS DE LA FASE III EN EL ASPECTO LOGISTICO

REFERENCIAS:

- Informe del Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur.
- Informes de las Unidades de la FT-79 Intervinientes.
- Informe del Comandante de la FT-79.
- Análisis bajo el Aspecto Logístico del Plan de Operaciones N° 02/82"S" FUERTAR 79.

CONCLUSIONES PARCIALES

1- El día 19 de abril las Corbetas se reabastecen del Petrolero de Y.P.F. "CAMPO DURAN".

El día 21, el Comandante de la División informa al CGT.79.1 del cual dependía, que el combustible embarcado el día 19 contenía gran cantidad de agua e impurezas y solicita tome medidas para evitar la repetición del hecho.

El día 23 el CGT.79.1 ordena a la División Corbetas reabastecerse de combustible en Puerto Belgrano y el 25 ordena al "CAMPO DURAN" tomar puerto y efectuar análisis del combustible embarcado.

Los problemas por impurezas en el combustible ya se habían presentado durante la ejecución de la Operación "ROSARIO".

CONCLUSION:

La mala calidad de combustible implica una importante limitación operativa a las unidades navales y puede ser causa de averías mayores. Este hecho crea seria servidumbre que puede llegar a limitar la libertad de acción del Comandante. (La presente refuerza la conclusión obtenida en la FASE II)

- Principio de la Libertad de Acción - Pub. EGN.E N° 504 "ESTRATEGIA".

2- Desde su zarpada, el día 16 de abril, para adiestramiento y despliegue las unidades de la Fuerza de Tareas sufrieron diversas averías, debidas en la mayoría de los casos a su estado general, que limitaron sus capacidades operativas obligando algunas de ellas por su importancia, a tomar puerto para solucionarlas.

///... 2.-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 46



El día 25 de abril - comienzo de las acciones bélicas - el 33% de las unidades de las FFTT se encontraban inoperables por averías (V-2; D-25 y D-26; B-18).

CONCLUSION:

Se aprecia poco aceptable bajo el aspecto logístico, el haber zarpado con tanta antelación respecto a la llegada estimada de la FT del enemigo al Area de Operaciones, dado el estado general de nuestras unidades y el poco rédito dable de esperar en cuanto al adiestramiento.

- Principio de la Economía de Medios - Principio Corolario de la Conservación de Medios - Publicación EGN.E. N° 504 "ESTRATEGIA".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 47

# BUQUES HOSPITALES

## 1.- A.R.A. "BAHIA PARAISO"

### 1.1.- GENERALIDADES.

A partir del día 13 de abril se comenzó en la Base Naval Puerto Belgrano la conversión de esta Unidad en Buque Hospital.

El día 15 de abril el Comandante del Teatro de Operaciones le informa al Jefe del Estado Mayor Conjunto que a efectos de cumplimentar la Convención de Ginebra el A.R.A. "BAHIA PARAISO" había sido designado Buque Hospital.

Los trabajos de conversión se limitaron a adecuar las instalaciones del buque y efectuar las modificaciones para lograr una capacidad de 175 camas.

Se embarcó un helicóptero PUMA de Ejército y un AI-03 de la Armada.

### 1.2.- PLANIFICACION.

El Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur promulgó la ORDEN DE OPERACIONES Nº 2/82"C"-INSTRUCCIONES BUQUE HOSPITAL (GFH 261508 APR) donde, entre otros conceptos se expresaba en el párrafo Misión: "Eventualmente proceder al reabastecimiento de víveres de Malvinas".

CONCLUSION:

"Se aprecia que la tarea colateral asignada al A.R.A. "BAHIA PARAISO", contradecía la Normas de la II CONVENCION DE GINEBRA con respecto a buques hospitales".

II Convención de Ginebra - Art. 30 2do. párrafo.

En el párrafo COMANDO y COMUNICACIONES se expresa que "Cumplirá el Anexo "C" del PLAN ESQUEMATICO Nº 1/82"S" de COATLANSUR e Instrucciones de Comunicaciones del Comandante de la FT-50".

///... 2

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 48



CONCLUSION:

"Se aprecia que las Instrucciones de Comunicaciones dadas al A.R.A. "BAHIA PARAISO" violaban las normas de la II Convención de Ginebra con respecto a Buques Hospitales".

II Convención de Ginebra - Art. 34 2do. párrafo.

1.3.- EJECUCION.

El día 27 de abril el buque zarpa a su zona de operaciones. El mismo no había sido adecuado a las disposiciones de la Convensión de Ginebra en lo que hace a su identificación, carga a bordo, armamento, Comunicaciones y reconocimiento como buque hospital por las autoridades Británicas.

Pese a lo expuesto participa entre el 4 y el 8 de mayo en el rescate de los náufragos del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO".

CONCLUSION:

"Se aprecia que enviar al A.R.A. "BAHIA PARAISO" a su zona de operaciones sin cumplimentar las disposiciones del Convenio de Ginebra, implica una seria violación a un Convenio Internacional ratificado mediante una Ley de la Nación"

Ley 14.442 - Ractificación del Convenio de Ginebra

A partir del 12 de mayo comienzan en Ushuaia los trabajos para cumplimentar la citada Convención.

El día 18 de mayo la Central de Inteligencia de COFLOMAR eleva a COATLANSUR un parte de Inteligencia donde le informa de noticias periodísticas publicadas

///... 3

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO 49

informando violaciones al Convenio de Ginebra por parte del "BAHIA PARAISO" (concretamente, armamento AA colocado en el puente de señales).

Así mismo el Comité Militar retransmite a COATLANSUR una nota de la Embajada de Suiza informando, tener buenas razones para creer que "El gobierno de la Argentina puede estar cargando el "BAHIA PARAISO" y empleándolo de otras formas que son contrarias a las disposiciones pertinentes de la Convención de Ginebra".

CONCLUSION:

"Se aprecia que tanto lo indicado en la nota de la Embajada Suiza, como la noticia periodística publicada, ponen de manifiesto una severa falla en la Contrainteligencia propia (contrainformación y/o contrainfiltración)".

Art. 304 a inc. 1 y 2 de la Publicación R.O.1-702 "DOCTRINA DE INTELIGENCIA NAVAL).

COATLANSUR ordena al "BAHIA PARAISO" desembarcar todo tipo de armamento ofensivo y el material de construcciones remanente de la Campaña Antártica que el buque tenía en bodegas.

Entre el día 29 de mayo y 14 de junio se llevan a cabo dos viajes a Malvinas donde se evacuan heridos y civiles en diversos puntos de la islas, desembarcando víveres y combustible en Puerto Argentino.

La tarea persistió más allá del 14 de junio. Por razones de organizidad se expresaron opiniones solo hasta esa fecha, por pertenecer mas allá de la misma a la V FASE en donde se analizara su participación en "EVACUACION DE LOS PRISIONEROS DE GUERRA".

Por otro lado y en base al estudio de esta Comisión sobre "ALISTAMIENTO DE MEDIOS NAVALES" podemos decir.

///... 4

ARCHIVO GENERAL DE LA A... FOLIO 50

CONCLUSION:

"Se aprecia que dada las características de diseño y equipamiento de la unidad, su futura utilización como Buque Hospital atenta contra la adecuación de los medios a las misiones que prontamente impusieron su compra o construcción, dado que este buque posee excelente capacidades para actuar como Transporte de Media Velocidad para transporte de tropas de asalto".

DOCFUARA - Art. 121 b. 7 y 10.
EGN.E.Nº 504 "ESTRATEGIA" - Principios del Objetivo y de la Economía de Medios - Págs. 14 y 15)

CONCLUSION:

"Como complemento de lo expresado en la Conclusión precedente, se aprecia que los futuros Buques Hospital deben implementarse en base a unidades mercantes (estatales o privadas) de características adecuadas, dadas las previsibles limitaciones de medios".

DOCFUARA Art. 105, 106, 109 y 517 b.2.-

EGN.E. Nº 504 "ESTRATEGIA" - Principios del Objetivo y de Economía de los Medios y Corolarios de la Coordinación y del Apoyo Mutuo - Págs. 14, 15, 17 y 21).

REGLAMENTO DE MOVILIZACION NAVAL - Art. 205 b.9º) y Cap.IX, en particular Art. 902 a.3º)

Asimismo, se considera que el tema en su totalidad debe preverse mediante Buques Hospital Oceánicos y Fluviales respectivamente, complementados por Buques Ambulancia y Embarcaciones de Rescate. Un sistema apto y aceptable sería el diseño y construcción en el país de módulos de rápida instalación (Containers).

///...5

ARCHIVO GENERAL DE LA ... FOLIO Nº 51

CONCLUSION:

"Se aprecia que el apoyo sanitario a las operaciones navales debe prever, además de los Buques Hospital Oceánicos, Buques Hospital Fluviales, así como Buques Ambulancias y Embarcaciones de Rescate".

EGN.E. Nº 504 "ESTRATEGIA" Principios de la Economía de Medios y Corolario de la Coordinación - Págs. 15 y 21).

DOCFUARA - Arts. 105, 106, 109 y 517.b.2.)

Ley 16.970 - Arts. 36, 37, 38 y 39.

REGLAMENTO DE MOVILIZACION NAVAL - Art. 205 b.9º) y Cap. IX, en particular Art. 902.a.3º).

## 2.- A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR"

### 2.1.- GENERALIDADES.

El día 3 de junio COATLANSUR ordena adaptar al buque para actuar como Buque Hospital, este se encontraba en reparaciones en la Base Naval Puerto Belgrano.

El mismo día se solicita al Jefe del Estado Mayor Conjunto que inicie las gestiones para el reconocimiento del "ALTE. IRIZAR" como Buque Hospital por parte de las Autoridades Británicas.

Contrariamente a lo ocurrido con el A.R.A. "BAHIA PARAISO", la preparación de esta Unidad se efectuó cumpliendo las disposiciones de la Convención de Ginebra, retirándole el armamento, el material criptográfico y cumpliendo con el pintado y marcación correspondiente.

El día 7 de junio el Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur promulga la ORDEN DE OPERACIONES Nº 3/82"C" - INSTRUCCIONES BUQUE HOSPITAL - (GFH 071148 JUN).

///...6

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 52

2.2.- EJECUCION.

El A.R.A. "ALTE IRIZAR" zarpa el 7 de junio embarcando frente al Faro Río Negro dos helicópteros H-3.

CONCLUSION:

"Se aprecia que la composición del Grupo Aeronaval Embarcado no fué la mas conveniente para el Buque Hospital dadas las características del helicóptero H-3 (tiempo de preparación para decolajes largos y poca aptitud para misiones que requieran una rápida ejecución en operaciones diurnas).

Por GFH 080909 COATLANSUR le ordena destacarse a Malvinas y coordinar un encuentro con el UGANDA para transferencia de heridos y entrega de medicamentos.

Por GFH 081739 COATLANSUR le ordena destacarse en apoyo del buque tanque Liberiano "HERCULES" atacado por un avión C-130 de la Fuerza Aérea en latitud 46º00' Sur y longitud 48º 12' Oeste.

A 1855 el Comandante de la FT-79 informa a COATLANSUR que el BT "HERCULES" navega rumbo norte a 17 nudos y con las averías controladas y que cinematicamente el A.R.A. "ALTE IRIZAR" va a interceptarlo a 180 millas de Río de Janeiro.

COATLANSUR ordena al A.R.A. "ALTE IRIZAR" que navegue con rumbo 090º y que si a 2400 hs no ha recibido orden en contrario, que ponga un rumbo para encuentro con el "UGANDA"

Finalmente a 2400 hs, se le ordena al A.R.A. "ALTE IRIZAR" destacarse a Santa Cruz donde fondea en la rada exterior el 10 a 2025 hs.

El día 10 a 11.15 horas el Jefe del Estado Mayor Conjunto informa a COATLANSUR que el buque ha sido reconocido como Buque Hospital por las autoridades Británicas (GFH 101115 JUN).

///...7

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 53

CONCLUSION:

"Se aprecian poco acertadas las órdenes impartidas al "ALTE. IRIZAR" de destacarse a MALVINAS y de concurrir en apoyo del "HERCULES", ya que el buque no había sido reconocido por las autoridades Británicas y se lo exponía a un riesgo inútil".

II Convención de Ginebra - Art. 22 ler. parrafo.

El día 11 a 1123 el buque inicia operaciones de carga con helicópteros (14 Ton. de sacas de correspondencia, 24 camillas, material de sanidad y equipos de abrigo para personal de Ejército).

Estas operaciones deben suspenderse a 19.25 dado que el "ALTE. IRIZAR" no se encontraba habilitado para vuelos nocturnos, reanudandose el día 12 a 09.18.

Lo expuesto demoró la zarpada hacia Malvinas en 13 horas cuando solo faltaban 4 horas de carga y motivó el no cumplimiento de la misión de "embarque de carga en el menor tiempo posible a fin de zarpar hacia Puerto Argentino finalizada la misma" dada al Comandante del buque por COATLANSUR.

CONCLUSION:

"Se considera poco acertada no haber realizado los trabajos necesarios para la habilitación del A.R.A. "ALTE IRIZAR" para operaciones nocturnas de helicópteros en tiempo de guerra".

Art. 3.08.02, 3.08.03 y 3.08.05 de la Publicación RO 5-007 "NORMAS PARA LA OPERACION DE AERONAVES EN UNIDADES DE SUPERFICIE"

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 54

Finalizada la carga, el buque zarpa a 1430 para la zona de encuentro programada.

El día 13 a 1540 se recibe la comisión inspectora que autoriza la continuación del viaje y a 2200 el buque fondea en Puerto Groussac.

El día 14, por razones operativas y no autorizarlo las autoridades Británicas, recien a 1514 comienza la evacuación de heridos mediante los H-3 y dos UH-1H de Ejército.

A 18.00 se suspenden los vuelos de los H-3 pese a los requerimientos de tierra debido a no poder continuar con las operaciones nocturnas salvo en caso de emergencia EGA, según el asesoramiento del Comandante de la Escuadrilla, pese a que los helicópteros de Ejército continuaron operando hasta 20.00, oportunidad en que las autoridades en tierra suspendieron las mismas.

Independientemente de ello los pilotos de Ejército manifestaron, por el canal control de aeronaves del buque, su conformidad para continuar operando nocturno

CONCLUSION:

"Se considera que la conclusión anterior se ve avalada por los hechos descriptos. Por otro lado se considera poco acertado el asesoramiento del Comandante de la Escuadrilla de Helicópteros y la decisión del Comandante del buque de suspender las operaciones nocturnas dadas las circunstancias que se vivían en tierra (que configuraban una emergencia) y el haber continuado operando los helicópteros de Ejército".

Art. 3.08.02 - 3.08.03 y 3.08.05 de la Publicación "NORMAS PARA LA OPERACION DE AERONAVES EN UNIDADES DE SUPERFICIE".

Al igual que el A.R.A. "BAHIA PARAISO", las tareas posteriores cumplidas por esta Unidad se analiza en la V FASE "EVACUACION DE LOS PRISIONEROS DE GUERRA".

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
LEGAJO Nº 55

3.- A.R.A. "PUERTO DESEADO"

El día 5 de junio JEMAYOAR ordena a COARENAFLU, alistar de inmediato al A.R.A. "PUERTO DESEADO" como buque Hospital y transferirlo a COATLANSUR (GFH 051347 JUN).

Ese mismo día por GFH 051547, JEMAYOAR pide a JESMACON que inicie las gestiones de acuerdo al Convenio de Ginebra para que el buque sea reconocido como buque hospital, informando sus características.

El alistamiento del buque se realiza en Buenos Aires, embarcando 4 Oficiales Médicos y 6 Suboficiales Enfermeros para una capacidad de 50 camas; el día 13 (GFH 130947) JEMAYOAR le informa a COPERVALES que el buque estará listo a partir del 14 a 0800 hs., y le ordena asumir su control.

El buque zarpa el día 14 a 0730 hacia Puerto Belgrano y posteriormente se le cambia el punto de destino ordenándole que tome Puerto Deseado a donde arriba el día 18.

El día 21 de junio se le ordena destacarse a Buenos Aires dando por finalizada su actuación sin haber sido utilizado como Buque Hospital.

CONCLUSION:

"Se considera excesivo el tiempo que demandó el alistamiento del A.R.A. "PUERTO DESEADO" como Buque Hospital, teniendo en cuenta que la orden impartida fué "alistar de inmediato".

4.- LOGISTICA DE LOS BUQUES HOSPITALES.

4.1. PERSONAL:

El día 27 de abril, previo a la zarpada del A.R.A. "BAHIA PARAISO" de la Base Naval Puerto Belgrano, se desembarcaron por órden del señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada, el personal femenino de enfermeras e instrumentadoras, las que debieron ser reemplazadas por personal sin los conocimientos necesarios (instrumentación y terapia intensiva) disminuyendo la capacidad operativa de la unidad como buque hospital.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 56

La falta de personal de enfermeras militares actuó además como factor negativo para el apoyo psicológico de los enfermos.

CONCLUSION:

"Se aprecia inconveniente el haber desembarcado al Personal femenino de Sanidad del Buque A.R.A. "BAHIA PARAISO"."

ESTRATEGIA EGN.E. Nº 504 - Principio de la Economía de Medios.

Avala esta conclusión la eficiencia y apoyo psicológico, puesto de manifiesto en el Buque Hospital A.R.A. "ALMIRANTE IRIZAR" por seis instrumentadoras del Ejército Argentino, embarcadas para ser trasladadas al Hospital de Puerto Argentino, que al no poder ser desembarcadas prestaron servicios en el quirófano del buque durante su primer viaje a Malvinas (12 al 18 de Junio).

Existieron inconvenientes y problemas de convivencia con algunos miembros del Personal Superior del Escalafón Sanidad embarcado y la Plana Mayor del A.R.A. "BAHIA PARAISO"

Esto debe ser atribuido a un proceso de adaptación y no influyó en el cumplimiento exitoso de la misión impuesta al Buque Hospital.

CONCLUSION:

"Se aprecia que debe tenerse en cuenta que grupos cuantitativamente numerosos y heterogéneos entre sí, sometidos a tensiones, pueden presentar problemas de mutua adaptación y en consecuencia deben ser seleccionados cuidadosamente".

Art. 40.608 de la Public. RG. 1-154 "DOCTRINA LOGISTICA"

Principio Corolario del Apoyo Mutuo - ESTRATEGIA - EGN.E. Nº 504.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACION FOLIO Nº 57

Se embarcó personal Subalterno del escalafón Sanidad, en particular Aspirantes Navales, sin experiencia previa de embarco.

Un gran porcentaje de este personal, se mareo en navegación disminuyendo la capacidad operativa del Buque Hospital.

CONCLUSION:

"Se aprecia que no se seleccionó adecuadamente al personal subalterno Sanitario destinado a prestar servicios en los Buques Hospitales"

Art. 40608 de la Public. RG 1-154 "DOCTRINA LOGISTICA"

4.2.- ABASTECIMIENTOS.

Dentro del material seleccionado como de Sanidad en Combate no hay material de cirugia odontológica; este material en el caso del A.R.A. "BAHIA PARAISO" fué provisto de material de propiedad del Jefe de Odontología embarcado o mediante vale firmado por el mismo en el Hospital Puerto Belgrano.

Tampoco el pañol de Sanidad en Combate contempla la provisión de materiales de consumo.

Otros materiales del pañol de Sanidad en Combate son obsoletos y deben ser actualizados.

Asi mismo el material de anestesiología que se embarcó en el A.R.A. "BAHIA PARAISO" fue inadecuado e ineficiente (se embarcaron elementos para pacientes lactantes, mangueras de oxígeno cuyos acoplamientos no correspondían a los botellones, reductores de presión que no funcionaban, no se embarcaron indicadores de flujo de oxígeno).

///...12

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 58

CONCLUSION:

"Se aprecia que los pañoles de Sanidad en Combate del Hospital Naval Puerto Belgrano no están actualizados en lo que hace a materiales para embarcar y alistar Buques Hospitales".

Art. 40.404, 40807 y 41303 de la Public. RG- 1-154 "DOCTRINA LOGISTICA".

Nº s/
Letra s/

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 59

# MEMORANDO

| Para información de | Producido por |
|---|---|
| SEÑOR CAPITAN DE NAVIO D. MIGUEL ANGEL GRONDONA. | CAPITAN DE FRAGATA I.M. EUGENIO BAUTISTA VILARDO. |

Habiendo efectuado la revisión de los informes producidos según lo ordenado, no se ha encontrado discrepancias dignas de señalar.

BUENOS AIRES, 31 de enero de 1984.

EUGENIO BAUTISTA VILARDO
CAPITAN DE FRAGATA DE I. M.

N.N.E: 7530-29-007-0413